

Die Organisation Todt



Historische Tatsachen Nr. 32

Dipl. Pol.

Udo Walendy

Die Organisation Todt

Dieses Heft ist vor Drucklegung juristisch dahingehend überprüft worden, daß weder Inhalt noch Aufmachung irgendwelche BRD-Strafgesetze oder maßgebende Richtersprüche verletzen.

Die vorliegende Publikation stützt sich z.T. auf die Aufzeichnungen von Ministerialdirektor Xaver Dorsch, dem eh. Leiter der OT-Zentrale bzw. stellvertretenden Chef der OT, die dieser im US-Kriegsgefangenenlager — Historical Division in Allendorf bzw. Neustadt bei Marburg — niedergeschrieben hat.

1987

Copyright

by

Verlag für Volkstum und Zeitgeschichtsforschung

4973 Vlotho / Weser Postfach 1643

ISSN 0176 - 4144

Konten des Verlages:

Postscheck Essen 116162 - 433

Postscheck Wien 7598.326

Kreissparkasse Herford G.st. Vlotho

Kto: 250 002 532 (BLZ: 494 501 20)

Druck: Kölle Druck, 4994 Pr. Oldendorf



Eröffnung der ersten Reichsautobahn-Strecke Frankfurt/M - Darmstadt am 19. Mai 1935. — Hitler selbst hat nie beansprucht, der "Erfinder" der modernen Autobahnen zu sein.



Unmittelbar nach der Angliederung des Sudetenlandes an Deutschland wird dort der Reichsautobahnbau begonnen. Rudolf Heß vollführte hier als "Stellvertreter des Führers" den ersten Spatenstich.

Am 1. März 1939 sind 3.065 km fertiger Strecken dem Verkehr übergeben. Dies hatte bedeutet: Im Bau befindliche Strecken 1.689 km, fertige Brücken und Durchlässe 5.212, im Bau befindliche Brücken und Durchlässe 952, fertige Tankstellen in Betrieb 88, Tankstellen im Bau 10, verlegte Fahrbahndecken 60.644.000 qm, bewegte Erd- und Felsmassen (ohne Mutterboden) 280.264.000 m³, dazu der abgetragene Mutterboden 152.288.000 qm, eingebaute Baustoffmengen: Zement 5.391.000 t, Kies und Sand 24.296.000 m³, Schotter 8.046.000 t, Pflastersteine 1.680.000 t, Packlage und Bruchsteine 4.191.000 t, Stahlkonstruktionen 269.944 t, sonstiges Eisen 272.368 t. Rund 1.000 Firmen waren eingeschaltet. Von 1933 bis Kriegsbeginn wurden für den Bau der Reichsautobahn 4,19 Mrd. RM ausgegeben, bis Ende 1942 = 5,24 Mrd. RM. Die Reichsautobahnen waren damit das größte einheitliche Ingenieurbauwerk aller Zeiten der Geschichte.

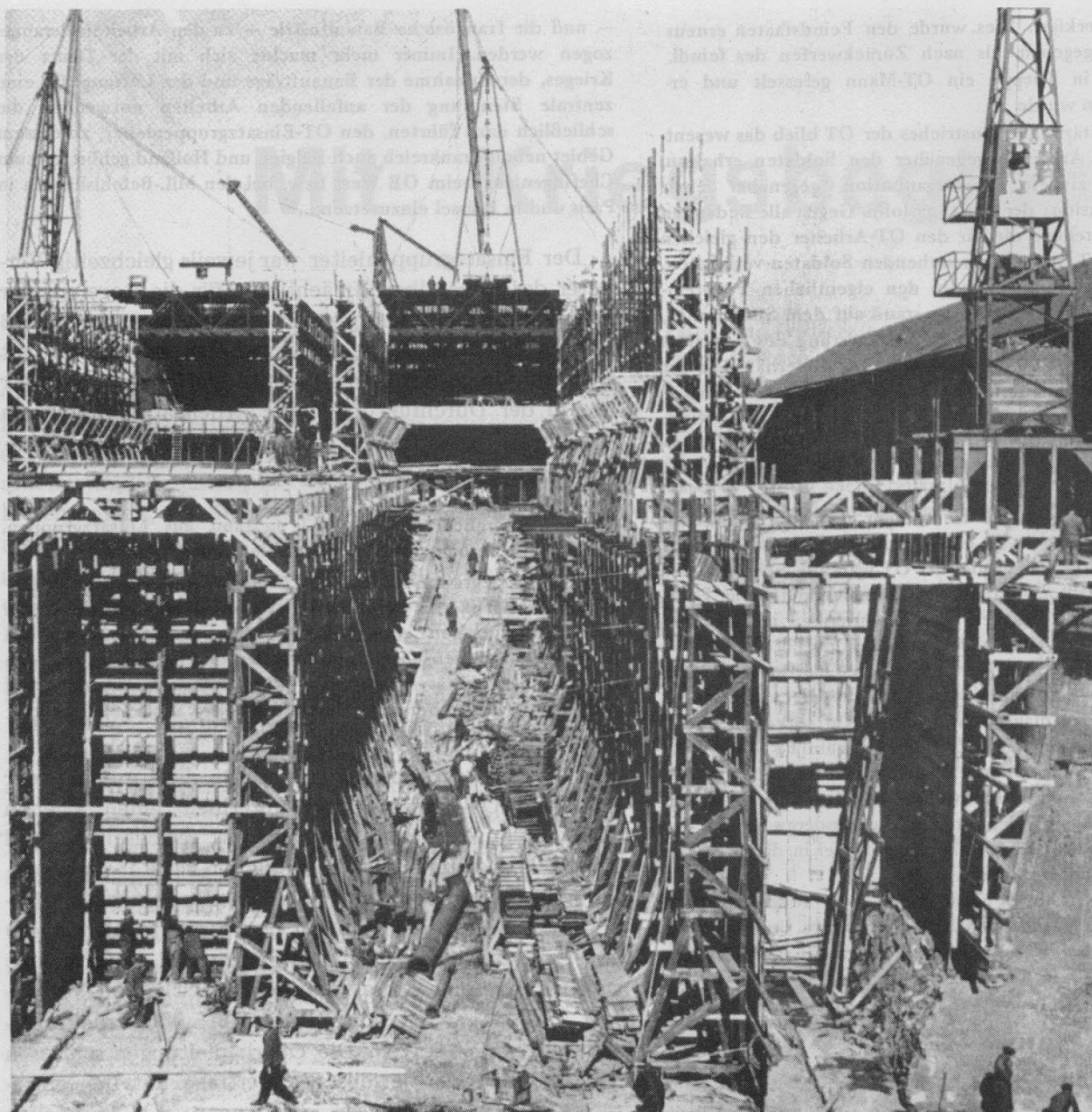
Der Haushalt des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen war ein Teil des Haushalts der Reichskanzlei.

Die "Times" in London stellte am 7.10.1937 fest:

"Die deutschen Autobahnen sind ein Werk, das die Schönheit der Landschaft erhält und sie nicht zerstört. ... Nachdem ich jetzt mehrere hundert Meilen auf den Autobahnen gefahren bin, komme ich zu der Überzeugung, daß die Deutschen das Verkehrsproblem richtig angepackt haben, während wir es verkehrt machen, indem wir Straßen verbreitern. Die deutsche Straßenpolitik kostet weniger, wahrt die Schönheit der Landschaft und gibt den Autofahrern einen so sicheren Weg, wie nur irgend möglich."

Der "Daily Independent Sheffield" am 4.10.1937:

"Wir waren beeindruckt von der Begeisterung aller, die an dem Bau der Straßen beteiligt sind. Die Arbeiter selbst waren die Begeistertsten von allen. Sie sahen alle glücklich und stolz auf ihre Arbeit aus."



Großbaustelle an der Atlantikküste. U-Boot-Bunker in Lorient im Werden. Der ungeheure Einsatz auch mit Hilfe französischer Firmen konnte das Kriegsglück nicht wenden. Alliierte Bombengeschwader zerstörten zwar später die Stadt Lorient, nicht hingegen die U-Boot-Bunker. Diese dienen heute der französischen Marine.

Die OT hat grundsätzlich — von unbedeutenden Ausnahmen abgesehen — stets im Leistungsvertrag mit Unternehmungen gearbeitet, — nicht mit Regiebetrieben bzw. "verstaatlichten" Unternehmen, in denen die Belegschaft, weil "angestellt", ihren Lohn unabhängig davon bekommt, ob etwas geleistet wurde oder nicht, und in denen es der Betriebsführung gleichgültig ist, ob sie in die roten Zahlen wirtschaftet, weil sie sich auf staatliche Ausgleichszahlungen verlassen kann. So sah die OT in der freien Entfaltung der Privatinitiative und Eigenverantwortung der Unternehmen die wichtigste Voraussetzung für den Erfolg und auch die Leistungserhaltung der Betriebe im Kriege. Bei einer Eingliederung der Baufacharbeiter in die Wehrmacht wären nicht nur Wirkungsminderungen eingetreten, sondern außerdem noch die Betriebsgrundlagen zerstört worden. Leistungsvertrag und Leistungslohn bis in die wirklichen Frontein-

sätze zu vergeben, war vornehmlich im Rußlandfeldzug nicht mehr immer möglich, so daß Selbstkostenerstattungsverträge, d.h. Bezahlung nach angefallenen Lohnstunden zu Hilfe genommen wurden. Dennoch war die Frage, ob in Fällen, da hochwertige Facharbeiter infolge Feindeinwirkung manchmal tagelang ohne Arbeit oder mit untergeordneten Tätigkeiten befaßt waren, nicht besser als Baubataillone der Wehrmacht hätten zum Einsatz gebracht werden sollen. — Kampfpioniere, Startbahnbauzüge der Luftwaffe und andere Wehrmacht-Spezialeinheiten standen ohnehin zu wenig zur Verfügung —, zugunsten der OT zu entscheiden. Waren doch die Führungsverhältnisse der Baubataillone nicht immer nach Fachgesichtspunkten ausgerichtet und außerdem die Entwicklung der Feindlage an der Front oder im Partisanengebiet bzw. Hinterland nicht immer vorhersehbar.

Der Atlantikwall

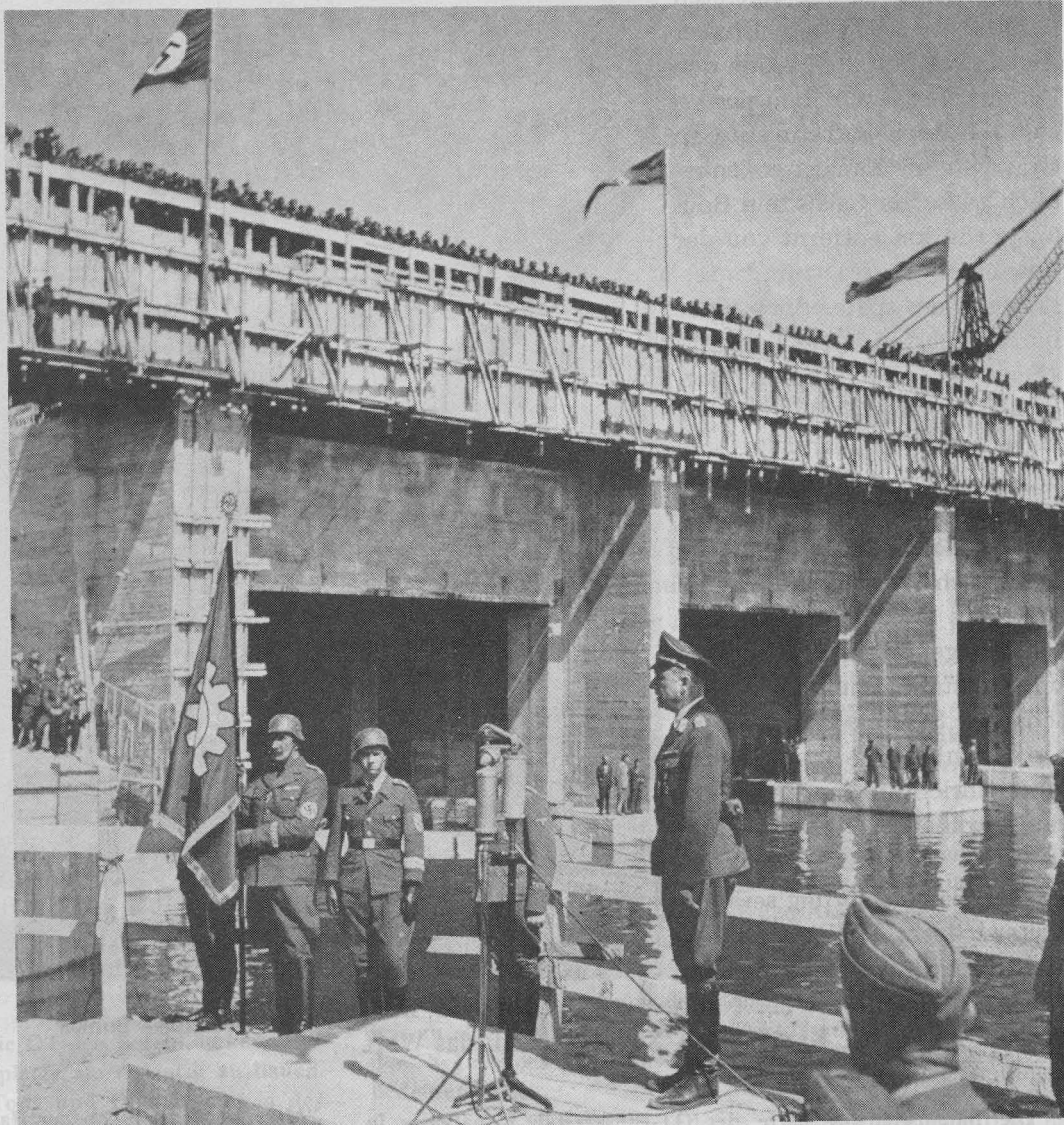
Zeitgleich mit dem Rußlandfeldzug, bzw. schon unmittelbar nach den Feldzügen in Norwegen und Frankreich begann Planung und Ausbau der norwegischen, der Kanal- und Atlantikküste, später auch der Mittelmeerküste, wo — insbesondere an der Atlantikküste — gewaltige Batterie- und Bunkerbauten einschließlich der großräumigen U-Boot-Bunker und Abschlußkasematten für die V-Waffen, Flugplätze und Flottenstützpunkte aus dem Boden gestampft wurden.

„Nach dem Waffenstillstand mit Frankreich blieb die OT in der Hauptsache bei der Wiederinstandsetzung der Verkehrsanlagen eingesetzt. Als Schwerpunkt der Aufgabe bildete sich dabei die Wiederinstandsetzung des Kanalnetzes besonders im Bereich der belgisch-französischen Grenze heraus, das zum Teil schwer gelitten hatte und großenteils ausgelaufen war. Insonderheit mußte auch der Küstenkanal Calais-Ostende geräumt werden, der vor allem im Bereich von Dünkirchen durch unzählige, mehr oder weniger stark beschädigte abgesunkene Schiffe sowie durch zerstörte Brücken und Schleusen und durch in den Kanal gestürzte Kraftwagen gründlich gesperrt war.

Die OT wurde ferner herangezogen zur Räumung verschiedener Häfen (Boulogne, Calais, Dünkirchen u.a.). ...

Die OT hatte zunächst weder die speziellen Kräfte noch die speziellen Einrichtungen, wie sie z.B. für die Hebung von größeren Schiffen in den Häfen notwendig sind. Sie hatte über ihren Chef Dr. Todt — besonders nachdem dieser auch Rüstungsminister geworden war — die Möglichkeit, in kürzester Zeit die notwendigen Spezialisten und Spezialgeräte, vor allem die notwendigen Spezialfirmen in der Heimat ausfindig zu machen und sie abzurufen. Sie verschaffte diesen Spezialfirmen unverzüglich

und ohne alle bürokratischen Hemmnisse die notwendigen Einreisepapiere, die Freifahrtscheine auf der Eisenbahn, Flug- und Autofahrmöglichkeiten, Transportmittel und Transportmöglichkeiten aller Art. Sie führte die Verhandlungen mit den zuständigen militärischen und Verwaltungsdienststellen, sie verschaffte alle technischen Unterlagen, sie sorgte für die Unterbringung, Verpflegung und evtl. Bekleidung der herangeholten Fachkräfte, sie stellte die Hilfsarbeiter, sie nahm die Beziehungen zu französischen Dienststellen und zur französischen Industrie auf und erledigte alle anderen Vor- und Hilfsarbeiten. Insbesondere trat sie auch in Vorlage als Geldgeber, damit die eingesetzten



Dr. Todt übergibt als Chef der OT die ersten Bunkerbauten ihrer Zweckbestimmung

